

İKV DEĞERLENDİRME NOTU

AB VE TÜRKİYE NEHİR TAŞIMACILIĞI
POLİTİKALARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Deniz SERVANTIE
İKV Uzman Yardımcısı

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI



AB ve Türkiye Nehir Taşımacılığı Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi

Deniz Servantie

İKV Uzman Yardımcısı



Genel Tespitler

- 37 bin km'nin üzerinde nehir yolları, Avrupa çapında binlerce şehir ve sanayi bölgesini bağlamaktadır.
- Yaklaşık 500 milyon ton ve 140 milyar ton-km ile nehir taşımacılığı AB'de karayolu ve demiryolunun ardından üçüncü en büyük taşıma türünü oluşturmaktadır.
- 28 üye ülkeden 21'inde nehir taşımacılığı yapılmakta olup, bunların 13'ü ise birbirine bağlı bir nehir yolu ağına sahiptir.
- 8.500 km ile Fransa AB'nin en uzun nehir taşımacılığı ağına sahiptir.
- Nehir taşımacılığı, karayolu ve demiryolu taşımacılığına Avrupa'da bir alternatif oluşturmaktadır.
- AB'de ton bazında enerji tüketimi karayolu taşımacılığının yüzde 17'si, demiryolu taşımacılığın ise yüzde 50'sini oluşturmaktadır.
- Potansiyeli olmasına rağmen su yolu taşımacılığında gerekli gelişmeyi kaydedemeyen Türkiye, bu alanda Avrupa'nın gerisindedir.
- Coğrafi koşullar nedeniyle su yolu ile taşımalar henüz çok kısıtlı olmakla beraber, taşımaların önemli bir bölümü ağırlıklı Van Gölü ve diğer göllerde gerçekleşmektedir.
- Türkiye'de nehir taşımacılığı 2000'li yıllardan itibaren Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi'nin lansmanıyla ivme kazanmıştır.



Giriş

Nehir taşımacılığının tarihi oldukça eskiye dayanmaktadır. Antik çağdan bu yana Mezopotamya vadisinde Dicle ve Fırat nehirlerinden, Mısır'ın bereketli nehri Nil'e, Avrupa'da Ren ve Tuna nehirlerine kadar nehir taşımacılığı yapılagelmiştir. Örneğin, Roma İmparatorluğu döneminde, Tuna Nehri üzerinden, gemilerin Karadeniz sahillerine ulaştığı bilinmektedir. Roma döneminde söz konusu nehirler, imparatorluk sınırları içinde bulunan tüm halklar tarafından kullanılabilirdi. Buna ek olarak nehirler, her zaman yerleşim yerlerinin, tarım alanlarının ve sınırların belirlenmesinde önemli bir etken teşkil etmiştir. Dünya çapında nehir yolu taşımacılığı en yaygın olarak Avrupa'da ve Uzakdoğu'da (özellikle Çin ve Güney Asya ülkeleri) gerçekleştirilmektedir. Deniz taşımacılığında görülen küresel yükselişe paralel olarak nehirlerin de önemi artmıştır. Bunun belirgin şekilde gözlemlendiği bölgelerden biride şüphesiz Avrupa kıtasıdır. Avrupa'da bulunan Ren, Tuna ve Volga nehirleri, birçok ülkeyi birbirine bağlamaktadır. Türkiye'de nehir taşımacılığı yakın tarihlerde gelişmeye başlamıştır. Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi bu açıdan en çok öne çıkan projelerden birini oluşturmaktadır. Önümüzdeki yıllarda nehir taşımacılığının daha fazla gelişeceği aşikârdır.

AB Nehir Taşımacılığı Politikası: Tarihçesi, Gelişimi ve Geleceği

Avrupa'da nehir taşımacılığını düzenleyen yasa 15 Kasım 1985 tarihinde, Avrupa Nehir Taşımacılığı Kodu adı ile Avrupa İç Suları Çalışma Grubu tarafından kabul edilmiştir¹. Yasanın genel hükümleri, nehir taşımacılığında kullanılan terimleri netleştirmiş ve yasallaştırmıştır. Avrupa Nehir Taşımacılığı Kodu, nehir taşımacılığında, taşımacılık kapsamına girebilecek araçları açıkça belirterek söz konusu kanunu bağlayıcı hale getirmiştir. Yasa ayrıca; gemiler için tonaj hacmi, nehir yolu kuralları, gemilerde çalışan personelin standardizasyonu, gemilerin yük alması ve yük indirmesi ile nehir taşımacılığı sırasında oluşabilecek çevre kirliliğinin önlenmesi gibi konularda hükümler içermektedir. Söz konusu yasa, Birleşmiş Milletler (BM) bünyesi altında bulunan Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından hazırlanmış ve nehir taşımacılığı alanında mevzuat değişiklikleri konusunda öncü rol üstlenmiştir.

Önemli şehirleri ve bölgeleri birbirlerine bağlayan 30.000 km'lik kanallar ve nehirler düşünüldüğünde, nehir taşımacılığında daha etkin bir taşımacılık için bilgi teknolojilerinin kullanımı önem kazanmaktadır. AB, buna yönelik nehir bilgi hizmetleri

¹ Birleşmiş Milletler, "CEVNI: European Code for Inland Waterways", Working Group for Inland Water Transport, Economic Commission for Europe, 2009, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-115r4e.pdf> Erişim tarihi: 30.03.2016



(RIS) yapısı oluşturmuştur². Bu yapının serbest geçiş bilgisi, trafik bilgisi, trafik yönetimi, afet risk azalımı hizmeti, nakliye yönetimi hizmeti, nehir geçiş ve liman ücretleri bilgilendirmeleri sağlaması öngörülmüştür. Bu amaçla yasada, AB üyesi ülkelerin bu uygulama ile ilgili gerekli bilgiyi sağlamaları, bağlı oldukları ulusal ya da uluslararası düzenlemeleri bildirmeleri ve bölgesel ihtiyaçlara göre nehir bilgi hizmetleri merkezleri kurulması zorunlu hale getirilmiştir.

AB mevzuatı çerçevesinde, 2006-2016 yılları arasında gözden geçirilmiş 11 yasa bulunmaktadır. AB mevzuatı içerisinde nehir taşımacılığı ile ilgili bir diğer önemli yönerge iç sularda kullanılan gemilerin standardizasyonu ile ilgilidir. 12 Aralık 2006 tarihinde yürürlüğe giren bir yönergeyle, 1982 yılında yürürlüğe giren ve nehir taşımacılığı alanında faaliyet gösteren gemilerin teknik gereksinimlerine ilişkin yönerge feshedilmiştir³. Söz konusu yönerge, uzunluğu 20 metre ya da daha fazla olan gemiler ve en az 100m³lük hacme sahip gemiler için uygulanmaktadır. Feribotlar, donanma ve savaş gemileri bu düzenlemeye tabi değildir. Yasanın bir diğer önemli özelliği nehirlerden geçecek olan gemilere sertifika zorunluluğu getirmesidir. AB üye ülkelerinin iç sularında topluluk sertifikası gerekli iken gemiler, R-Zone denilen Ren nehrinden geçerken, hem topluluğun sertifikasını hem de Ren Seyrüsefer Merkez Komisyonu'na bağlı olarak oluşturulmuş bir sertifika bulundurmakla yükümlüdür.

Avrupa Komisyonu, 2013 yılında, NAIADES II paketini kabul etmiştir. Söz konusu paket, AB üye ülkelerinde nehir taşımacılığının 2014-2020 döneminde geliştirilmesini öngören bir dizi düzenlemeyi içermektedir. Bu çerçevede özellikle aşağıdaki konulara öncelik verilmesi planlanmaktadır:

- ✓ Altyapıların iyileştirilmesi;
- ✓ İnovasyon odaklı altyapıların geliştirilmesi;
- ✓ Nehir taşımacılığı piyasasının etkin bir şekilde işletilmesinin sağlanması;
- ✓ Düşük emisyonlu bir nehir taşımacılığı ağının geliştirilmesi;
- ✓ Nitelikli ve kaliteli istihdamın sağlanması;
- ✓ Nehir taşımacılığı ağlarının diğer ulaşım türleri ile entegrasyonunun güçlendirilmesi⁴.

² AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu, "Inland waterways: River information services", 2005/44/EC, 20.10.2005, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440156857059&uri=URISERV:l24239> Erişim tarihi: 08.04.2016

³ AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu, "2006/87/EC Directive of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 laying down technical requirements for inland waterway vessels and repealing Council Directive 82/714/EEC", 2006/87/EC, 12.12.2006, <http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/87/oj> Erişim tarihi: 30.03.2016

⁴ Avrupa Komisyonu, "NAIADES II", 05.01.2016, http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.htm Erişim tarihi: 06.04.2016



Nehir taşımacılığını teşvik eden 1999 tarihli düzenleme 9 Şubat 2016 itibarıyla gözden geçirilmiştir⁵. Bu düzenlemeyle mevzuat içerisinde sürdürülebilir ve daha rekabetçi bir taşımacılığın önü açılmak istenmiştir. Düzenlemede nehir taşımacılığında kullanılan gemilerde çalışma koşullarının iyileştirilmesi, sektörde çalışanlara emeklilik ya da iş değiştirme konularında destek verilmesi, meslekle alakalı eğitim kapasitesinin ve çalışanların becerilerinin artırılması, bireysel mal sahibi işletmecilerin ticaret birliklerine katılımlarının sağlanması ve AB fonların etkin kullanımına ilişkin konulara dikkat çekilmiştir.

Taşımacılıkta bir başka önemli mesele olan tehlikeli malların taşınması konusu, 2008 tarihli bir yönergede ele alınmıştır⁶. Yönerge, bu konu ile ilgili başvurulmuş uluslararası kuralları ulusal seviyede uygulanmasını amaçlamıştır. 2006 yönergesi, Nisan 2016'da yerini nehir taşımacılığını gerçekleştiren gemilerin teknik özelliklerine ilişkin yeni bir yönergeye bırakmıştır. Yönergede, gemilerin sertifikasyonu ile ilgili yeni kurallar yer almaktadır. Söz konusu sertifikaların Ren Nehri Seyrüsefer Merkez Komisyonu'nun belirlediği standartlara göre verileceği de belirtilmektedir.

Coğrafi açıdan bakıldığında nehir taşımacılığının, Avrupa'da önemli bir potansiyele sahip bir ulaşım türü olduğu söylenebilir. AB üye ülkelerinin nehir taşımacılığı ağlarının önemi ve boyutu da bunun göstergesi niteliindedir.

Tablo 1: AB'nin Başlıca Ülkelerinde Nehir Taşımacılık Ağları

Ülke	Ağ uzunluğu (km)
Fransa	8500
Almanya	7500
Hollanda	6000
İngiltere	3200
Romanya	1780
Belçika	1500
Avusturya	350

Kaynak: Fransa Su Yolları Otoritesi

Hâlihazırda AB'nin 28 üye ülkesinden 21'inde nehir taşımacılığı toplam olarak 37 bin km'lik bir ağ üzerinde gerçekleştirilmektedir. Söz konusu ülkelerin 12'sinde ise nehirler, birbirine bağlı bir ağa entegre şekilde faaliyet göstermektedir. Buna ek olarak, söz konusu nehirler (örneğin Tuna, Ren, Loire, Rhône vs.) Avrupa'nın en önemli ekonomik

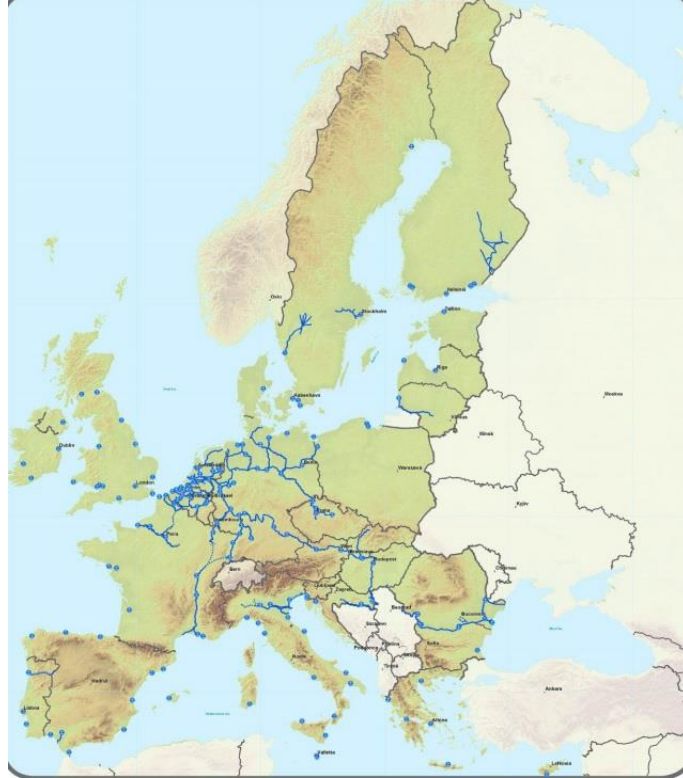
⁵ AB Konseyi, "Rules for promoting inland waterway transport in the EU", EC No 718/1999, 29.03.2016, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999R0718&from=FR> Erişim tarihi: 30.03.2016

⁶ Avrupa Parlamentosu, "Inland transport of dangerous goods", 2008/68/EC, 20.10.2008 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440156857059&uri=URISERV:tr0006> Erişim tarihi: 08.04.2016



ve siyasi alanlarını birbirine bağlamaktadır. Bu nehir ağları özellikle AB'nin en gelişmiş ülkeleri olan Belçika, Hollanda, Lüksemburg, Almanya ve Avusturya'da bulunmaktadır. Avrupa nehir taşımacılığının en önemli nehirlerini şüphesiz Ren ve Tuna nehirleri oluşturmaktadır. Söz konusu nehirler, Avrupa'nın Kuzey Denizi'ni Karadeniz'e kadar bağlamaktadır. Nehir taşımacılığı ile AB'de her yıl yaklaşık 440 milyon ton ürün taşınmakta, bu rakam da toplam pazar hacminin yüzde 3,5'ini oluşturmaktadır⁷. Ayrıca nehir taşımacılığının AB'de iç ulaşımındaki payı ise yüzde 6,5'tir. AB genelinde nehir taşımacılığı gerçekleştiren 11.500 gemi bulunmaktadır, bunların toplam yük kapasitesi ise 11 milyon tonun üzerindedir. Hızla gelişen nehir taşımacılığı sektöründe, halen yaklaşık 8 bin işletme faaliyet göstermekte olup ve 35 binin üzerine kişiye istihdam sağlamaktadır. 2000 yılı verilerine göre nehir taşımacılığı sektörünün AB ekonomisine toplam katkısı 4,15 milyar dolar düzeyinde kaydedilmiştir⁸.

Harita 1: AB Üye Ülkelerinde Nehir Taşımacılığı Ağları



Kaynak: Avrupa Komisyonu

Avrupa Komisyonu, nehir taşımacılığını özellikle teşvik etmekte ve diğer ulaşım türleriyle entegre edilmesini desteklemektedir⁹. Bu bağlamda, nehir taşımacılığının,

⁷ Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF), "Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Cooperation for Progress", 2006, <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06WatPaneurop.pdf>
Erişim tarihi: 31.03.2016

⁸ A.g.e.

⁹ Avrupa Komisyonu, "Inland waterways", 18.03.2016,
http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm Erişim tarihi: 28.03.2016

çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, güvenlik sıkıntıları, emisyon ve kapasite sorunları açısından diğer ulaşım türlerine göre daha avantajlı olduğu hatırlatılmalıdır. Çevre konusuna ilişkin BM Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Ren Seyrüsefer Merkez Komisyonu çerçevesinde İç Sularda Tehlikeli Malların Taşınması Üzerine Avrupa Anlaşması Cenevre’de 2000 yılında imzalanmış ve 2008 yılında yürürlüğe girmiştir¹⁰.

TEN-T çerçevesinde devam eden nehir taşımacılığının intermodellik ilkesi açısından da önem taşıdığını belirtmek gerekir. TEN-T kapsamındaki öncelikli 30 projeden ikisi nehir taşımacılığı ile ilgilidir¹¹. Elbette, Avrupa’da Tuna Nehri bu açıdan kilit bir role sahiptir. Almanya’da doğan ve Karadeniz’e kadar devam eden Tuna Nehri ile nehir taşımacılığı açısından muazzam bir potansiyele sahiptir. Buna ek olarak Tuna Nehri, Almanya’da, Hollanda’dan Kuzey Denizi’ne açılan Ren Nehri’ne bir kanal ile bağlanmıştır.

Ayrıca nehir taşımacılığı, AB için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Komisyon, 2050 yılına uzanan Ulaştırma Stratejisi çerçevesinde tüm merkezi havaalanlarının demiryolu ağına ve demiryolu ağının da nehir taşımacılığı sistemine bağlanmasını öngörmektedir.

Türkiye Nehir Taşımacılığı Politikası: Ulaştırma Alanında Yeni Bir Boyut

Türkiye’nin önemli potansiyele sahip olmasına karşın su yolu taşımacılığında gerekli gelişmeyi kaydettiğini söylemek mümkün değildir. Geçmişte, Aşağı Sakarya Nehri’nde taşımacılığın geliştirilmesi düşünülmüş olmakla birlikte, bugüne kadar bu husus uygulamaya geçirilememiştir. Osmanlı döneminde, Aşağı Sakarya’nın taşımacılık amacıyla kullanımı için yedi defa teşebbüse geçilmiştir. Bir önceki çalışma 1976 yılında yapılmış, fakat bölgede yeterli yük bulunamadığından konu daha ayrıntılı incelenmemiştir. Günümüzde, proje etki alanı olarak tanımlanan ve Sakarya, Kocaeli, Bolu, Bilecik, Eskişehir illerini kapsayan bölge, yirmi sene öncesine oranla hayli gelişmiştir. Sanayi hızla gelişmekte buna paralel olarak ticaret ve hizmet sektörü de ilerlemektedir. Bölgedeki iller, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Sakarya Nehri’nin Taşımacılıkta Kullanılabilirliği Raporu’na göre kişi başına düşen milli gelir bakımından Türkiye ortalamasının üstündedir.

¹⁰ BM Avrupa Ekonomik Komisyonu, “European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)”, ECE/TRANS/220 (Vol.1), 2011, https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/adn2011/English/ADN_2011_VOL_I_E_protected.pdf Erişim tarihi: 11.04.2016

¹¹ Avrupa Komisyonu, “30 Priority Projects”, 2016, <https://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project> Erişim tarihi: 11.04.2016



Harita 2: Türkiye Akarsular ve Göller Haritası



TÜRKİYE AKARSULAR VE GÖLLER HARİTASI

Kaynak: DereTepe.Net

Bu gelişmelere uygun olarak, bölgedeki dış ticaret de artmış ve mevcut suyunun taşımacılık açısından değerlendirilmesi son yıllarda tekrar gündeme gelmiştir. Türkiye’de yurtiçi yüklerin yüzde 84,5’i karayolu, yüzde 6,8’i demiryolu, yüzde 2,2’si boru hattı ve yüzde 6,5’i denizyolu ile taşınmaktadır¹². Coğrafi koşullar nedeniyle su yolu ile taşımalar henüz çok kısıtlı olmakla beraber, taşımaların önemli bir bölümü ağırlıklı Van Gölü ve diğer göllerde gerçekleşmektedir. Türkiye’de nehirlerin yapısına bakıldığında, iç su yolu taşımacılığı için potansiyel oluşturabilecek uzunlukta nehirlerin (örneğin; Kızılırmak) Karadeniz bölgesinde bulunduğu görülmektedir. Buna ek olarak Bartın Çayı üzerinde 500 tonluk gemilerle Karadeniz’den şehir merkezine kadar kısıtlı bir şekilde ulaşım yapılmaktadır¹³. Türkiye’de toplam 1200 km’lik bir su yolu ağı bulunmaktadır¹⁴. Avrupa’da 100 tonluk yükün 1 km için farklı sistemlerle taşıma bedelleri incelendiğinde iç su yollarının fiyat avantajı sunduğu görülmektedir. 100 tonluk yükün 1 km taşınması karayoluyla 2,81 dolar, demiryoluyla 0,65 dolar, nehir yolu (iç su yolu) ise 0,20 dolardır.

¹² “Sokullu’nun ‘Çılgın Proje’si 500 yıldır gerçekleştirilmeyi bekliyor”, *Hürriyet*, 22.02.2012, <http://www.hurriyet.com.tr/sokullunun-cilgin-projesi-500-yildir-gerceklestirilmeyi-bekliyor-19972671> Erişim tarihi: 11.04.2016

¹³ Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, “Bartın Irmağı”, <http://www.bartinkulturturizm.gov.tr/TR.69016/bartın-irmagi.html> Erişim tarihi: 12.04.2016

¹⁴ Merkezi İstihbarat Teşkilatı (CIA), “The World Factbook: Turkey”, 2016, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.html> Erişim tarihi: 11.04.2016

Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi

Sakarya Nehri üzerinden gemilerin geçirilmesi ve Sapanca Gölü vasıtasıyla İzmit Körfezi'ne bağlantı sağlanması düşüncesi, Antik dönemlere kadar geçmişe uzanmaktadır. Adapazarı civarında bulunan antik bir köprü bu tespiti doğrulamaktadır. Araştırmacılara göre mimari yapısı, köprünün sadece Sakarya Nehri'ni aşmak için yapılmadığını aynı zamanda nehir sularının dizginlenip akışının Sapanca Gölü'ne doğru olmasını amaçladığını göstermektedir¹⁵. Proje, Osmanlı Devleti döneminde yedi defa ele alınmış ancak uygulamaya sokulamamıştır. Cumhuriyet döneminde Sakarya Nehir Yolu Projesi için araştırmalar yapılmış ancak bölgedeki yük yetersizliği dolayısıyla proje hayata geçirilememiştir.

Son yirmi yılda bölgenin hızlı sanayileşmesi projenin yeniden gündeme gelmesini sağlamıştır. Ancak Sapanca Gölü'nün ciddi miktarda kirlenme olasılığı ve son zamanlarda Kanal İstanbul projesinin önem kazanması, bu projenin yeterince ilgi görmemesine neden olmuştur. Yine de projenin ilk etabı olarak düşünülen Karasu-Adapazarı bölümü iç bölgelerin deniz ulaşımına açılması bakımından bölgesel bir önem taşımaktadır. Bölgesel olarak, TINA projesi ve VIKING projesi gibi projeler her ne kadar daha ön planda olsalar da, iç bölgelerin suyu taşımacılıkta kullanabilmeleri için Sakarya Nehir Taşımacılığı projesi önemini korumaktadır.

Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi, ilk etapta Sakarya Nehri'nin Karadeniz'e dökülen bölümü Karasu'nun Adapazarı ile bağlanmasını amaçlamıştır. Daha sonraki etaplarda ise Sapanca Gölü'nün kenarından yapay bir kanal vasıtasıyla, Sakarya Nehri'nin Sapanca Gölü ile bağlanarak Karadeniz'den Marmara'ya alternatif bir bağlantı yolunun oluşturulması hedeflenmiştir. Taşımacılık sektöründe ucuz ulaşım sağlamak, iç bölgeleri denize bağlamak ve İstanbul Boğaz trafiğini rahatlatmak projenin amaçları arasındadır. Proje ayrıca ucuz maliyeti ve vergi gelirlerini artırma potansiyeliyle göze çarpmaktadır. Projenin etki alanının uzun vadede Sakarya, Kocaeli, Bolu, Bilecik ve Eskişehir'i kapsayacağı düşünülmektedir. Bölgenin hızla sanayileşmesine paralel olarak ticaret ve hizmet sektörüne artan talep Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi'ni bölge için önemli hale getirmektedir¹⁶.

¹⁵ Şahin Sencer, "Adapazarı/Beşköprü Mevkiindeki Antik Köprü ve Çevre Tarihi Coğrafyasında Yarattığı Sorunlu Durum", 1985, http://www.envanter.gov.tr/files/belge/A3ASR_0069.pdf
Erişim tarihi: 08.04.2016

¹⁶ Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, "Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Sakarya Nehri'nin Ulaşım ve Taşıma Amaçlı Kullanılabilirliği Raporu", Eylül 2010, http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/pdfs/6_ulasim_49_SakaryaNehrindeTasimacilik.pdf Erişim tarihi: 08.04.2016



